



PAR COURRIEL

Québec, le 1^{er} octobre 2026

Monsieur Gérard Denis
Porte-parole
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs
gerard.denis@environnement.gouv.qc.ca

**Objet : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal
portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ7**

Monsieur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen
du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions dont nous souhaitons
grandement recevoir les réponses d'ici le **5 octobre à 13 h** compte tenu de l'échéancier
dont dispose la commission pour ses travaux.

Afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, bien vouloir reprendre le libellé
de chaque question avant d'y ajouter votre réponse.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions
d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

c.c. : Mme Simone Gariépy

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ7

Habitat du poisson

- 1) Les Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (2015) doivent faire l'objet d'une mise à jour en raison de l'adoption de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* en juin 2021.
 - a) Une version à jour est-elle disponible? Si oui, veuillez la déposer ou fournir l'hyperlien.
 - b) Si non, sur quel document le MELCCFP s'appuie-t-il pour délivrer les autorisations en vertu de l'article 128.7 de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*?
 - c) Si le MELCCFP utilise toujours les Lignes directrices de 2015, veuillez confirmer si l'ensemble du document demeure applicable. Dans le cas contraire, précisez les sections qui ne sont plus d'actualité et indiquez par quoi elles ont été remplacées, le cas échéant.
- 2) L'initiateur affirme que la conception du quai permettrait d'éviter les travaux de dragage, tant en construction qu'en entretien. Il précise toutefois que des opérations de désensablement pourraient devoir être planifiées pour « maintenir les voies navigables claires et profondes, permettant aux navires d'accéder aux installations portuaires sans entrave » (PR3.1, p. 7-45).
 - a) Du point de vue du MELCCFP, existe-t-il une différence entre le dragage et le désensablement?
 - b) Quels sont les effets du désensablement sur l'habitat du poisson et comment le MELCCFP tiendra-t-il compte de ces éventuels travaux dans l'analyse des atteintes à l'habitat du poisson?
- 3) Dans une question à l'initiateur (QC-32), le MELCCFP lui demandait de « statuer sur la variante qui devrait être priorisée en respect des impacts sur l'habitat du poisson ainsi que sur l'habitat d'alimentation du chevalier cuirré, en mettant en évidence l'approche d'atténuation ». L'initiateur a répondu que la variante 2 serait celle à privilégier étant donné qu'elle entraîne une moins grande perte d'habitat d'alimentation du chevalier cuirré, malgré qu'elle occasionne une plus grande perte d'habitat du poisson en général (PR5.2, p.

57 PDF). Êtes-vous d'accord avec cette priorité accordée à la protection d'une espèce menacée dans la pondération de l'approche d'atténuation?

- 4) Concernant la qualité environnementale des sédiments, l'initiateur mentionne que sur les huit échantillons prélevés, six présentaient des concentrations de HAP supérieures à la CER et que parmi ces six, trois dépassaient la CSE (PR6, p. 7-3). Pour l'initiateur, ces concentrations se comparent aux valeurs identifiées comme des teneurs naturelles des sédiments préindustriels du tronçon fluvial du Saint-Laurent et qu'elles pourraient donc avoir une origine naturelle :
 - a) Quelle est la position du MELCCFP quant à cette affirmation?
 - b) Quelles sont les techniques qui permettent de différencier les teneurs naturelles des sédiments préindustriels aux autres teneurs?

Climat sonore

- 5) Au moment du dépôt de l'étude d'impact, la note d'instructions 98-01, *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent* était en vigueur. En janvier 2026, le gouvernement a publié les *Lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental*.
 - a) Le MELCCFP est-il d'avis que les Lignes directrices de 2026 peuvent être utilisées dans l'analyse du projet de QSL?
 - b) Si oui, quelles sont les principales différences entre les deux documents applicables au projet et comment affectent-elles l'évaluation de sa conformité ?
- 6) La note d'instructions 98-01 précise qu'aux fins « d'application des critères ou des normes, une mesure de bruit est jugée recevable » notamment si pendant cette mesure « la vitesse du vent n'a pas excédé 20 km/h » (NI98-01, p. 10). Dans son étude révisée du climat sonore, QSL précise que cette condition n'a pas été respectée sur une période de trois heures, mais que « cette situation n'est pas suffisamment en excès de la limite pour entraîner le rejet de résultats obtenus lors de cette période » (PR5.2, p. 120 PDF).
 - a) Le ministère est-il en mesure de confirmer cette affirmation ?
 - b) Comment cette condition de vent est-elle susceptible d'affecter les critères de bruits applicables aux opérations diurnes aux points 1, 3 et 4 qui sont basés sur le bruit résiduel mesuré (PR5.2, p. 129 PDF) ?

- 7) L'étude de modélisation indique que le climat sonore existant est « acceptable aux point 1 à 3 (sur la rive est du fleuve Saint-Laurent), et faiblement perturbé au point 4 (sur la rive ouest du fleuve Saint-Laurent à Lanoraie) » (PR6, p. 7-9). Toutefois, en présence d'un navire au quai de Kildair, des mesures de 54 dBA ont notamment été enregistrées au point 2.
- a) Sur la base des relevés du bruit initial présentés au tableau 4-1 de l'étude du climat sonore (PR5.2, p. 128 PDF), le MELCCFP est-il d'accord avec la description du climat sonore faite par l'initiateur ? Existe-t-il une distinction entre les périodes diurne et nocturne ??
 - b) Lors des séances publiques de septembre, un participant a mentionné que les conditions sonores existantes étaient déjà une importante source de dérangement (DT2, p. 54). Comment tenez-vous compte de cette information dans votre évaluation de l'impact du projet sur le climat sonore ?
- 8) L'initiateur indique avoir tenu compte de la présence de navire à quai incluant la manœuvre assistée par remorqueur uniquement dans le cadre de la comparaison avec le critère d'impact sonore fédéral de Santé Canada (DQ1.1, p. 8 et 9; PR5.2, p. 124 PDF).
- a) Considérant que l'approche de Santé Canada repose sur un indicateur représentatif d'une exposition sonore moyenne sur une longue période (généralement annuelle), veuillez préciser dans quelle mesure cette approche est représentative de la contribution sonore réelle des navires à quai et des manœuvres d'accostage et d'appareillage, alors que la présence de navires associée au projet est estimée à environ 175 jours sur la base d'une capacité maximale de 35 navires accostant et appareillant par année?
 - b) Le MELCCFP considère-t-il que ce type d'indicateur est suffisant pour évaluer les effets de sources sonores intermittentes ou ponctuelles ? Dans le cas contraire, quelles approches ou quels indicateurs privilégie-t-il afin d'évaluer l'impact des navires sur les populations exposées? Comment ces indicateurs permettent-ils, au-delà du respect des critères de bruit établis à partir de l'ancienne Note d'instructions 98-01 ou des *Lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental*, d'évaluer le dérangement potentiel causé par le bruit généré ?
 - c) La modélisation demandée à l'initiateur pour inclure les navires dans les sources fixes afin d'évaluer l'impact de son projet sur le climat sonore

devra-t-elle également intégrer le bruit associé aux manœuvres d'accostage et d'appareillage à proximité du quai ?

- 9) L'ancienne Note d'instructions 98-01 et les *Lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental* s'appliquent aux sources fixes et, à ce titre, excluent l'évaluation du bruit routier à l'extérieur du site du projet. Comment cette approche permet-elle d'évaluer le bruit cumulatif de l'ensemble des activités (manœuvre d'un navire, activités de transbordement, trafic routier) pour les résidents voisins du terminal projeté ?
- 10) Le représentant de la Ville de Sorel-Tracy indiquait n'avoir aucun levier sur les navires à quai émettant du bruit considéré comme nuisible par certains résidents (DT2, p. 57). Est-ce que le gouvernement provincial peut intervenir à l'égard de ce bruit? Par exemple, ce bruit pourrait-il être considéré comme une émission de contaminant contraire à l'article 20 de la LQE, déclenchant ainsi l'utilisation des pouvoirs d'intervention du MELCCFP prévus par cette loi ?

Émissions atmosphériques

- 11) En séance, vous aviez indiqué que les concentrations de l'annexe K du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* permettent « généralement de modéliser de façon prudente les concentrations de contaminants dans l'atmosphère » (DT2, p. 2) et qu'elles « doivent être représentatives d'un milieu considéré comme urbain et industriel, sans toutefois être directement impactées par une source industrielle émettrice du contaminant visé » (DT2, p. 2). Or, l'étude des émissions atmosphériques déposée par l'initiateur fait état de la présence, à proximité du projet, de plusieurs industries susceptibles d'émettre des quantités non négligeables de COV et de particules (PR5.2, p. 197 PDF).
- a) Considérant la proximité de ces sources d'émission, notamment celle de Kildair, le MELCCFP est-il en mesure de se prononcer sur le caractère prudent des concentrations initiales retenues dans le cadre spécifique de ce projet? Dans l'affirmative, quels éléments permettent de soutenir cette conclusion?
- b) Une fois en exploitation, advenant des mesures supérieures aux normes et critères établis, est-il possible de discriminer la contribution de l'exploitation d'une industrie comparativement à une autre ?

- c) En présence de plusieurs industries susceptibles d'émettre des contaminants atmosphériques, ne devrait-on pas exiger un échantillonnage systématique de la qualité de l'air ?
 - d) Advenant l'autorisation du projet, un échantillonnage permettant de confirmer que les conditions initiales utilisées pour la modélisation sont représentatives des conditions existantes ou conservatives serait-il requis avant les travaux de construction ? Si oui, , veuillez préciser les paramètres de cet échantillonnage (durée, fréquence, liste de contaminants ciblés, etc.). Si non, justifiez.
- 12) L'étude de modélisation atmosphérique de l'initiateur évalue l'impact du projet de terminal portuaire en opération selon deux scénarios de modélisation, le deuxième tenant compte de la proximité des navires pétroliers et des remorqueurs associés au quai de Kildair (PR5.2, p. 229 PDF).
- a) En l'absence de données locales, le MELCCFP considère-t-il que le scénario intégrant les émissions des navires pétroliers et des remorqueurs au quai de Kildair constitue une représentation plus réaliste ou plus conservatrice des conditions atmosphériques susceptibles d'être observées? Veuillez expliquer.
- 13) Les concentrations atmosphériques des matières particulaires (PMT) sont modélisées en tenant compte du phénomène de déposition sèche. Lorsque ce phénomène n'est pas pris en considération, les concentrations maximales calculées pour plusieurs résidences au nord du projet dépassent la norme du RAA, alors qu'en en tenant compte, la concentration maximale serait atteinte à proximité de la résidence la plus proche.
- a) Veuillez expliquer en quoi consiste ce phénomène ?
 - b) Son intégration dans le scénario de modélisation est-elle représentative d'une modélisation prudente ?
 - c) Comment ces différents résultats de modélisation (avec ou sans phénomène de déposition sèche) sont-ils considérés dans l'analyse environnementale effectuée par le MELCCFP ?
- 14) Pour les matières particulaires (PMT), la modélisation effectuée pour évaluer les émissions atmosphériques des opérations de l'initiateur indique que des

concentrations de 120 ug/m³ sont calculées à proximité de la résidence la plus proche au nord du projet.

- a) Le respect de la norme pour les matières particulaires étant évalué sur une période horaire, quelle est l'appréciation du MELCCFP des scénarios climatiques utilisés dans la modélisation par l'initiateur et comment ces derniers sont-ils représentatifs de scénarios climatiques désavantageux (p. ex. grands vents) ?
 - b) Compte-tenu de l'absence de zone tampon entre le domaine d'exclusion d'application du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* et le premier récepteur sensible au nord, le MELCCFP requiert-il des mesures additionnelles de prévention ?
 - c) Advenant l'autorisation du projet, quel type de suivis l'initiateur devrait-il effectuer considérant la proximité de récepteurs sensibles? Ces suivis pourraient-ils être faits en continu ? Le cas échéant, veuillez préciser pour quels types de contaminants ? À quelle fréquence devraient-ils être transmis au MELCCFP ?
 - d) Selon quelles conditions le MELCCFP pourrait-il requérir un arrêt des opérations advenant qu'un dépassement des normes et critères applicables soit constaté ?
- 15) Le résumé de l'étude d'impact précise que « Le quai sera construit dans le fleuve Saint-Laurent sur les lots 6 337 691 et 6 337 690 du domaine hydrique de l'État, pour lesquels une entente d'au moins 25 ans devrait être conclue avec le gouvernement du Québec. Actuellement, la ville de Sorel-Tracy bénéficie d'un bail hydrique pour les fins de développement du projet actuellement envisagé. L'emprise du quai est prévue également en dehors de ces deux (2) lots (vers le large), dans le territoire public du Québec et le bail hydrique devra être révisé » (PR6, p. 3-1). L'initiateur indique avoir entrepris des démarches auprès du MELCCFP en vue de l'agrandissement du bail hydrique depuis juin 2025 (PR5.8, p. 12). Advenant la signature de ce bail hydrique, la zone sous bail hydrique ferait-elle automatiquement partie de la zone d'exclusion du RAA au même titre que la zone industrielle ?
- 16) La modélisation atmosphérique des émissions de NO₂, tant pour les phases de construction que d'exploitation, a été effectuée conformément aux recommandations du *Guide de modélisation de la dispersion atmosphérique*

du Ministère. Selon ce guide, l'approche réglementaire applicable au NO₂ consiste d'abord à modéliser les concentrations en supposant une conversion complète du NO en NO₂. Lorsque cette première évaluation révèle des dépassements des normes ou critères applicables, une seconde évaluation utilisant la méthode OLM (Ozone Limiting Method) peut être réalisée.

- a. Lorsque la modélisation s'appuyant sur l'hypothèse d'une conversion complète du NO en NO₂ indique des dépassements, mais que la méthode OLM conclut à l'absence de dépassement, le Ministère considère-t-il que le projet respecte les exigences applicables?
- b. Dans une telle situation, le Ministère exige-t-il de l'initiateur des analyses complémentaires, des mesures d'atténuation additionnelles ou d'autres validations afin de conclure à la conformité du projet? Si oui, lesquelles ?

Eaux de surface

17) Dans un contexte de déversement accidentel d'hydrocarbures sur la barge faisant partie du quai, l'initiateur suggère que la présence d'un chasse-roue sur la barge peut « faire acte de rétention, de confinement temporaire » (DT1, p. 42). À votre connaissance, un chasse-roue sur une barge peut-il remplir une telle fonction?

18) Dans une optique d'évaluation du niveau de risque, veuillez nous résumer les données dont vous disposez en lien avec les types de déversements accidentels suivants. Veuillez préciser notamment les volumes habituellement concernés, les causes les plus fréquentes et la possibilité d'intervenir pour récupérer les matières déversées.

- a) Déversements accidentels d'hydrocarbures en milieux hydriques attribuables à la présence de véhicules ou de machinerie sur un quai;
- b) Déversements accidentels en milieux hydriques attribuables au déchargement de matières en vrac d'un navire à l'aide d'une benne-preneuse.

Effets cumulatifs et autres

19) De quels outils le MELCCFP dispose-t-il pour rendre public les suivis réalisés dans le cadre de projets autorisés par décret ou autorisation ministérielle?

Des démarches additionnelles de diffusion de l'information sont-elles parfois entreprises par le MELCCFP lorsque l'information contenue dans les suivis est d'intérêt particulier pour le public ou pour certaines parties prenantes?

20) Lors de la première partie de l'audience, la commission a demandé au MELCCFP s'il existait certains indicateurs sur lesquels s'appuyer pour évaluer la capacité de support de l'écosystème de fleuve Saint-Laurent. Vous avez donné comme exemple l'utilisation d'espèces parapluie, comme le chevalier cuirré, pour évaluer si un seuil maximal de perturbation est atteint pour certaines espèces plus sensibles (DT2, p. 15). Vous avez également indiqué avoir commencé à caractériser les herbiers dans le fleuve Saint-Laurent en vue de pouvoir établir un seuil pour la survie du chevalier cuirré (DT2, p. 34).

a) Pouvez-vous identifier d'autre indicateurs pertinents à l'évaluation de la capacité de support du Saint-Laurent dans un contexte de relative abondance des projets portuaires et fluviaux, soutenue notamment par des stratégies et programmes gouvernementaux tel qu'Avantage Saint-Laurent?

b) Outre la caractérisation des herbiers, des démarches sont-elles en cours au sein du MELCCFP pour documenter d'autres aspects de la capacité de support du Saint-Laurent? Si oui, lesquelles?

21) En réponse à une question de la commission (DQ4), le MELCCFP a fourni la liste de 4 projets de port, quai, terminal portuaire ou dragage d'entretien autorisés par décret sur le fleuve Saint-Laurent dans les 3 dernières années, ainsi que 11 projets du même type déposés au REE et n'ayant pas encore fait l'objet d'une décision. Les évaluations d'effets cumulatifs réalisées (ou à venir) dans le cadre des études d'impacts de ces projets sont-elles compilées ou autrement utilisées par le MELCCFP pour documenter de manière plus globale les effets cumulatifs présents dans cette région? Si oui, veuillez élaborer. Si non, veuillez justifier.

22) Le porteur d'une évaluation environnementale sectorielle et régionale peut être « un ministère, une société d'État, une municipalité, une MRC, ça pourrait aussi être une compagnie privée ou un regroupement de compagnies privées ou une association d'un secteur d'activité. » (DT2, p.

16). Dans le contexte des objectifs d'augmentation du transport maritime sur le Saint-Laurent, si aucune entité privée ne déclenche la démarche, quelle entité publique vous apparaîtrait la mieux positionnée pour porter cette démarche et pourquoi?